



RELATÓRIO EUROPEU SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA: DESTAQUES

Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia

Edição em papel : ISBN 978-92-95032-94-1, doi 10.2808/595695, TN-01-22-247-PT-C

PDF: ISBN 978-92-95032-65-1, doi 10.2808/194011, TN-01-22-247-PT-N

Este relatório e quaisquer materiais associados estão disponíveis online em

<http://emsa.europa.eu/emSAFE>

© Agência Europeia da Segurança Marítima 2022

Reprodução autorizada mediante indicação da fonte. Para a utilização ou reprodução de fotografias ou outros conteúdos não abrangidos pelos direitos de autor da EMSA, deve ser solicitada autorização diretamente aos titulares dos direitos de autor.

Imagem de capa: © jpgfactory

A investigação realizada antes da saída do Reino Unido da União Europeia, em 31 de janeiro de 2020, e publicada posteriormente, pode incluir dados relativos aos 28 Estados-Membros da UE. Após esta data, a investigação apenas tem em conta os 27 Estados-Membros da UE (UE28 menos o Reino Unido), salvo indicação em contrário.

Telefone: +351 211209 200

Endereço eletrónico:

<http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Sítio Web: <http://emsa.europa.eu/>



RELATÓRIO EUROPEU SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA: DESTAQUES

Introdução

A primeira edição do Relatório Europeu sobre Segurança Marítima (EMSAFE), publicado pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), coincide com o 20.º aniversário da Agência. O relatório fornece uma panorâmica abrangente e factual de uma vasta gama de tópicos de segurança marítima, bem como uma análise aprofundada de áreas técnicas específicas. O EMSAFE combina informação de todas as bases de dados centralizadas na EMSA, por exemplo, EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, oferecendo assim a possibilidade de realizar análises cruzadas dos dados e de obter uma perspetiva detalhada sobre o estado da segurança marítima na UE.

A EMSA gostaria de agradecer a todas as partes interessadas que deram contributos e comentários para este relatório, tornando-o mais completo. A EMSA assinala, em particular, os contributos da Comissão Europeia (DG MOVE), Estados-Membros, IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/One Sea, INTERTANKO, Wartsila, Câmara de Transportes do Chipre e da Associação Real de Armadores dos Países Baixos.

Este documento resume os principais assuntos tratados no primeiro relatório EMSAFE.

Transporte marítimo e segurança

O transporte marítimo é o combustível no motor da economia global. Cerca de 80 % da totalidade do comércio mundial de mercadorias, em volume, é transportado por via marítima. Os portos europeus estão entre os mais ativos do mundo, movimentando 3,587 milhões de toneladas de mercadorias no ano de 2019, 6 % mais do que em 2016. Em 2019, 37 % do volume total do comércio correspondeu a transporte doméstico e intracomunitário. Além disso, mais de 418,8 milhões de passageiros embarcaram e desembarcaram em navios de passageiros nos portos da UE em 2019, 13 % mais do que em 2016.

Mas a componente mais vital do transporte marítimo, que sustenta tanto o seu funcionamento atual como o seu progresso futuro, é a segurança. O atual quadro de segurança marítima – tanto na União Europeia como a nível internacional – tem evoluído ao longo de muitas décadas. Grande parte do desenvolvimento deste quadro foi desencadeado por acidentes

catastróficos particulares, a começar pelo desastre do Titanic, há mais de um século.

Uma vez que o transporte marítimo é intrinsecamente internacional, a sua segurança é regulamentada, em primeira instância, por Convenções Internacionais. A Convenção SOLAS 74, principal Convenção sobre segurança marítima, foi ratificada por 167 Estados e abrange 98,89 % da arqueação bruta mundial de navios mercantes, uma percentagem semelhante à da frota abrangida por outras duas convenções essenciais de segurança, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG) e a Convenção Internacional das Linhas de Carga. No que diz respeito aos navios de pesca, foi desenvolvido um instrumento internacional (o Acordo da Cidade do Cabo sobre a aplicação das disposições do Protocolo e da Convenção de Torremolinos), embora não esteja atualmente em vigor.

Marítimos e segurança

Os marítimos qualificados são essenciais para garantir a segurança das operações nos navios e são vitais para o futuro do setor marítimo no seu conjunto. No final de 2019, 216 000 comandantes e oficiais eram titulares de certificados de competência válidos (CdC) emitidos pelos Estados-Membros da UE, enquanto outros 120 590 comandantes e oficiais eram titulares de CdC originais emitidos por países terceiros com reconhecimento por autenticação emitido por Estados-Membros da UE. No total, 330 000 comandantes e oficiais estão registados para servir a bordo de navios sob pavilhões de Estados-Membros da UE. No entanto, **o perfil etário dos marítimos está a aumentar**, e o recrutamento e a retenção dos que trabalham a bordo dos navios continuam a ser um desafio para o futuro.

Os esforços para melhorar as condições de trabalho dos marítimos, como seja a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC), são passos na direção certa. No entanto, os dados das inspeções de Controlo pelo Estado do Porto mostram que **cerca de 25 % das deficiências detetadas estão relacionadas com o elemento humano**, a maior parte das quais no âmbito do Título 4 da MLC, que aborda os cuidados de saúde, a proteção de segurança e prevenção de acidentes dos marítimos.

A formação dos marítimos é uma parte importante do processo de segurança. Os navios que arvoram

pavilhão de um Estado-Membro da UE podem ter marítimos a bordo que tenham sido instruídos, formados e certificados dentro e fora da UE. A avaliação do cumprimento da Convenção STCW por países terceiros é centralizada na Comissão Europeia, de modo a que os seus certificados de competência possam ser reconhecidos pelos Estados-Membros e, por conseguinte, possa ser-lhes permitido trabalhar a bordo de navios que arvoram pavilhão de Estados-Membros da UE. A Comissão Europeia, assistida pela EMSA, que efetua as necessárias inspeções de campo, avalia os sistemas educativos implementados em países terceiros, em nome dos Estados-Membros da UE e em conformidade com a Convenção STCW. Para o efeito, **foram efetuadas mais de 70 inspeções às administrações marítimas, aos estabelecimentos de ensino e de formação em países terceiros em todo o mundo** para avaliar a sua conformidade com a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos (Convenção STCW). Em consequência de tais inspeções, foram reconhecidos 49 países terceiros.

A pandemia da COVID-19 – com marítimos incapazes de embarcar ou desembarcar de navios e, em alguns casos, com membros da tripulação infetados e passageiros incapazes de desembarcar e receber cuidados de saúde adequados – demonstrou a vulnerabilidade da vida a bordo dos navios e acrescentou uma nova dimensão que necessita ser abordada.

O aumento da automatização dos navios pode trazer novos desafios aos marítimos; um novo tipo de navegação exigirá novas qualificações. Resta também saber se a eventual redução da tripulação, resultante do aumento da automatização, poderá também aumentar a fadiga. Por outro lado, a automatização poderá trazer novas oportunidades ligadas à melhoria das condições de trabalho, com a possibilidade de trabalhar em terra.

Conformidade

O controlo da conformidade dos navios com a legislação de segurança marítima na UE é da responsabilidade dos Estados-Membros, na qualidade de Estados de bandeira, de porto e costeiro.

Estado de bandeira

Em 2020, excluindo embarcações de pesca, cerca de 13 000 navios com número IMO arvoravam pavilhão de Estados-Membros da UE. Este valor representa 14 % da frota mundial em termos de número de navios e 18 % em termos de dimensão (medida em arqueação bruta (GT), uma medida de capacidade de carga). Cerca de 20 % da frota mundial pertence a cidadãos ou empresas da UE.

Os tipos de navios que representam a maior parte da frota dos Estados-Membros da UE (excluindo as embarcações de pesca) são outros navios de serviço (30 %) seguidos dos navios de passageiros (19 %) e navios-tanque (17 %), dos quais, respetivamente, 45 % são RoPax e 45 % são navios-tanque químicos.

A frota da UE está a crescer, mas a um ritmo mais lento do que o da frota mundial. Nos últimos cinco anos, a quota de navios sob pavilhão dos Estados-Membros da UE aumentou 3,4 %, enquanto a frota mundial aumentou cerca de 7 %.

A idade de um navio é um componente importante na segurança, definindo as normas de segurança que lhe são aplicáveis. A idade média da frota dos Estados-Membros da União Europeia é comparável à da frota mundial. Os navios de passageiros e os navios RoPax são os tipos mais antigos de navios da frota da UE, com uma idade média de 28 e 27 anos, respetivamente, enquanto que os mais novos são os navios graneleiros e os navios de transporte de gás, com uma idade média de 10 anos, seguidos dos porta-contentores, com uma idade média de 11 anos, e dos navios-tanque químicos, com uma idade média de 12 anos.

A maioria dos Estados de bandeira da UE encontra-se na lista branca do Memorando de Acordo de Paris (MA de Paris), ou seja, possuem bons registos de segurança. Apenas dois integram a lista cinzenta, ou seja, levantam algumas questões de segurança, e nenhum está na lista negra.

Os Estados de bandeira delegam cada vez mais competências em organizações reconhecidas, em especial na execução das vistorias legais. Isto significa que parte do conhecimento e da experiência dos Estados de bandeira da UE está efetivamente a ser externalizada, reforçando a importância de agregar o conhecimento da UE centralmente. Os Estados de bandeira são responsáveis pela supervisão das atividades das organizações que reconheceram, mas

as auditorias da Organização Marítima Internacional (OMI) aos Estados de bandeira (IMSAS) mostram que, **no que respeita à delegação de autoridade em organizações reconhecidas, as constatações mais recorrentes estão relacionadas com deficiências nos programas de supervisão pelas administrações.**

Globalmente, há 95 organizações reconhecidas por pelo menos um Estado de bandeira, mas **apenas 12 são reconhecidas pela União Europeia e são regularmente inspecionadas pela EMSA.** Durante a pandemia de COVID-19, foram realizadas pela primeira vez vistorias à distância. Alguns Estados de bandeira defenderam a continuação desta prática, uma vez que pode poupar custos significativos. No entanto, a falta de harmonização dos procedimentos pode acarretar riscos para a segurança. A UE tomou uma iniciativa a nível da IMO para limitar a utilização de vistorias à distância a circunstâncias excecionais e submetê-las a um controlo físico subsequente, a fim de garantir que não se verificará nenhuma diminuição do nível de segurança.

Uma vez que não existe uma base de dados centralizada das inspeções do Estado de bandeira, não é possível analisar as deficiências detetadas. No entanto, **quase 40 % das deficiências registadas no regime especial de inspeção dos navios RoPax e das embarcações de passageiros de alta velocidade (HSC) dizem respeito à segurança contra incêndios.**

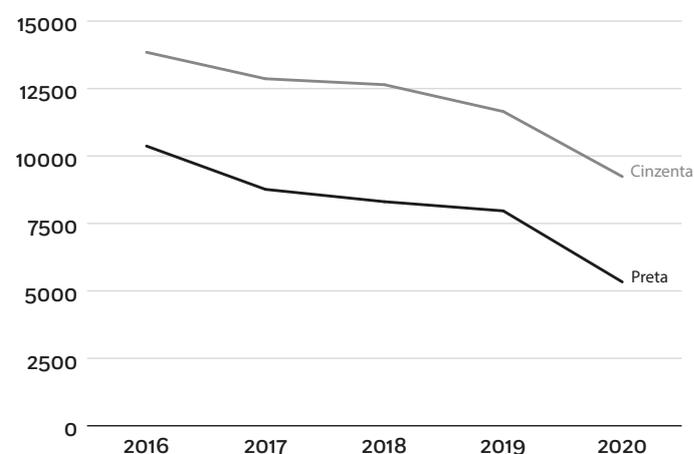
Estado de porto

O Controlo pelo Estado do Porto (PSC) funciona como uma segunda linha muito eficaz no controlo de conformidade. É notável o trabalho realizado por todos os inspetores do PSC na UE, com **mais de 14 000 inspeções realizadas anualmente.** Pelo menos **uma deficiência é detetada em cada duas inspeções,** e mais **de 50 % de todas as deficiências registadas estão relacionadas com a segurança** (no âmbito da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS). As deficiências relacionadas com a segurança contra incêndios são comunicadas com maior frequência, independentemente do tipo de navio.

As águas da UE estão entre as mais movimentadas do mundo, o que tem um impacto direto na segurança marítima. Em 2020, houve mais de 680 000 escalas de navios em portos da UE, com quase um quarto dos navios a visitar os portos da UE nos últimos cinco anos a arvorar pavilhões de países terceiros, quase todos (92 %) registados em países abrangidos pela

lista branca do MA de Paris. Neste período, apenas 5 % dos navios que arvoravam pavilhão de um país terceiro e que visitaram portos da UE estavam registados em países incluídos na lista cinzenta do MA de Paris e apenas 3 % estavam registados em países com problemas de segurança mais significativos (lista negra do MA de Paris). Os três principais pavilhões de países terceiros que visitaram portos da UE provieram do Panamá, de Antígua e Barbuda, e da Libéria.

Escalas em portos da UE por navios sob pavilhão de países terceiros nas listas cinzenta e negra do MA de Paris



A declaração incorreta de mercadorias perigosas e poluentes (hazmat) coloca um grave risco para a tripulação, a carga e os portos de receção. **A percentagem de declarações hazmat em falta em 2020 (no sistema europeu de controlo do tráfego marítimo SafeSeaNet) aproximou-se dos 9 %, para os navios que partem dos portos da UE, e dos 12 %, para os navios que chegam de portos fora da UE,** respetivamente.

O completo desenvolvimento da Janela Única Marítima Europeia lançará as bases para um intercâmbio de dados mais fidedigno entre os atores marítimos, acompanhado de uma redução dos encargos administrativos atualmente associados às obrigações de relato. Tal permitirá melhorar a qualidade, a atualidade e a disponibilidade das informações trocadas.

Estado costeiro

Os Estados costeiros têm certos direitos e obrigações ao abrigo de vários instrumentos internacionais, sendo um dos mais críticos a Busca e Salvamento. A nível mundial e na UE, a competência em matéria de

busca e salvamento é de nível nacional e funciona através de acordos de cooperação em diferentes regiões da UE. **A maioria dos casos de ativação de operações de busca e salvamento na UE (60 %) corresponderam a acidentes envolvendo navios de pesca.**

As alterações climáticas estão a abrir novas rotas no Ártico, não só para o transporte de mercadorias, mas também para o transporte de passageiros a bordo de navios de cruzeiro (que também viajam cada vez mais para a Antártida). Isto tem implicações para as operações de busca e salvamento nestas regiões isoladas e de difícil acesso.

Aplicação da legislação marítima da UE

A aplicação da legislação marítima da UE é regularmente verificada através de visitas realizadas pela EMSA em nome da Comissão Europeia. Desde a sua criação em 2002, foram realizadas mais de **200 visitas**, e mais de **300 inspeções** relacionadas com atividades de organizações reconhecidas pela UE a nível mundial. As visitas aos Estados-Membros são muito mais do que simples «verificações de controlo». Proporcionam às administrações marítimas a oportunidade de aumentar a eficiência, aprendendo com as melhores práticas em vigor noutros Estados-Membros, contribuindo assim para melhorar o desempenho em matéria de segurança. A análise horizontal de todo um ciclo de visitas proporciona às administrações um referencial de segurança em relação ao qual podem comparar as suas próprias operações, contribuindo assim para uma maior harmonização. Fornece também aos legisladores da UE reações em primeira mão sobre questões práticas encontradas aquando da aplicação da legislação da UE.

Acidentes

Nos últimos cinco anos, **registou-se anualmente uma média de 3200 acidentes** a bordo dos navios abrangidos pela legislação comunitária aplicável, excluindo, entre outros, os navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros. As ocorrências com consequências, como a perda de vidas, a perda de todo o navio ou avarias severas no equipamento (muito graves), representaram 2,4 % de todos os acidentes relatados. Os acidentes com consequências como navios avariados a ponto de ficarem

incapacitados para prosseguir, lesões graves ou danos não severos no ambiente (graves), representaram um total de 24,9 % de todos os acidentes.

Cerca de 90 % das pessoas afetadas por acidentes marítimos nos últimos cinco anos eram membros da tripulação; entre 2014 e 2020, houve 490 mortes. O número mais elevado de mortes registadas ocorreu em acidentes com **cargueiros**, que são os navios mais comuns da frota, seguidos por **navios de pesca**, que continuam a ser o tipo de navio mais vulnerável em caso de acidente.

Os locais de refúgio – zonas onde um navio que necessita de assistência pode ir para estabilizar o seu estado, reduzindo assim os riscos para a vida humana e o ambiente – são vitais, quando ocorrem acidentes no mar. As Orientações Operacionais da UE relativas aos locais de refúgio e os correspondentes exercícios teóricos (tabletop) regulares fornecem instrumentos práticos às autoridades para atuação nessas situações. No entanto, a **pandemia da COVID-19** demonstrou que o conceito de Local de Refúgio, tal como atualmente definido, não acomoda crises humanitárias relacionadas com a saúde desta natureza e, por conseguinte, a existência de um mecanismo semelhante para tais situações poderia ser uma mais-valia.

Novos desenvolvimentos: segurança dos navios e equipamentos marítimos

O ciclo necessário para propor, discutir, aprovar e implementar novos requisitos de segurança é um processo complexo e demorado. Por exemplo, a questão dos incêndios em navios RoPax foi posta em evidência pela primeira vez em 2015, na sequência do desastre com o Norman Atlantic, em que 11 pessoas perderam a vida. No entanto, **é provável que as novas normas desenvolvidas para combater o problema só se tornem obrigatórias em 2026.**

Na maior parte dos casos, as normas adaptadas **não são aplicadas retroativamente devido ao seu impacto económico e técnico desproporcionado**, o que significa que as alterações de segurança podem levar décadas a ter impacto na frota global. Um bom exemplo é o dos requisitos de estabilidade em avaria para os navios de passageiros. Uma análise da frota sob pavilhão dos Estados-Membros da UE mostra que 40 % dos navios de passageiros atualmente em funcionamento foram construídos antes de 1990.

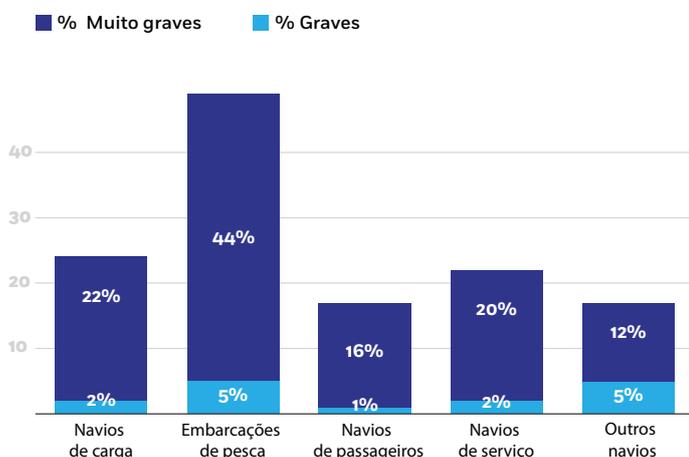
Desde então, os requisitos de estabilidade em avaria foram consideravelmente melhorados três vezes.

Os temas mais relevantes da agenda de segurança da UE em vigor incluem a segurança contra incêndios em navios RoPax; o transporte de veículos movidos a combustíveis alternativos em navios; a interface entre o transporte rodoviário e marítimo; incêndios de carga em navios de contentores e perda de contentores; questões de segurança relacionadas com as tecnologias emergentes (navios não tripulados) e a revisão de três diretivas fundamentais da União Europeia relativas à investigação de acidentes e à implementação do Controlo pelo Estado do porto e do Estado de bandeira.

No que diz respeito à frota de pesca da UE, há cerca de 75 000 navios registados na UE-27. Apenas 3 % deles estão abrangidos pela Diretiva da UE dedicada à segurança destes navios (com comprimento superior a 24 metros).

Além disso, embora os navios de pesca representem 17 % do número total de navios envolvidos nos acidentes relatados, **o número de navios de pesca perdidos representa mais de 55 % do número total de navios perdidos**, tendência observada nos últimos anos. Acresce que a taxa de ferimentos muito graves e de ferimentos graves **é muito mais elevada nos navios de pesca** do que na totalidade da frota. Cerca de 50 % de todos os acidentes envolvendo navios de pesca foram declarados muito graves ou graves, enquanto a média para todas as categorias de navios foi de 27 %.

Taxa de ocorrências muito graves e graves por tipo de navio



No que se refere à segurança dos equipamentos marítimos, é de salientar que o portal da Diretiva relativa aos equipamentos marítimos (MED), desenvolvido pela EMSA, com mais de **190 000 entradas mensais de 5 412 utilizadores registados a nível mundial**, tem uma nova versão móvel que permite a leitura de etiquetas eletrónicas (e-tags). Tal pode ser útil, em especial, para as autoridades de fiscalização do mercado e ajudará a reduzir a possibilidade de existência de equipamento em incumprimento a bordo, uma vez que facilita a verificação da conformidade.

Novos desenvolvimentos: segurança e sustentabilidade

Os esforços para alcançar os objetivos de emissões no âmbito do Pacto Ecológico Europeu devem ser acompanhados de esforços para manter os navios seguros, especialmente tendo em conta que a utilização de novos combustíveis (GNL, hidrogénio, GPL, metanol, amoníaco e biocombustíveis) e tecnologias elétricas (baterias e células de combustível) comporta riscos de segurança associados.

Estão a ser **desenvolvidos sistemas de alimentação de células de combustível para navios** como alternativa às pilhas e baterias recarregáveis. As células de combustível têm a vantagem de não precisarem de ser carregadas se o combustível continuar a ser fornecido, mas têm desvantagens em termos da sua baixa densidade energética e dos riscos associados à utilização do hidrogénio.

A eletrificação deve ser vista segundo duas perspetivas diferentes. Por um lado, os navios que fazem escala em portos poderão ter de se ligar a **uma rede elétrica terrestre** enquanto carregam ou descarregam a sua carga. Esta operação implicará riscos na interface entre o navio e a estação de carregamento em terra. A pedido da Comissão Europeia, a EMSA está a desenvolver Orientações para ligação à rede elétrica terrestre, principalmente abordando o lado do porto, enquanto a OMI está a desenvolver orientações centradas no lado do navio. A segunda perspetiva diz respeito **à instalação de baterias como fonte de energia primária nos navios**. A este respeito, devem ser considerados os riscos específicos e as medidas de segurança. A EMSA foi convidada pela Comissão Europeia a iniciar os trabalhos sobre este tema em conjunto com as partes interessadas relevantes.

A mudança para combustíveis alternativos não se limita ao transporte marítimo. O transporte terrestre focar-se-á também na sustentabilidade, a fim de atingir os objetivos em matéria de emissões. Na UE, **os veículos movidos a combustíveis alternativos aumentaram 29 %** entre 2019 e 2021, o que significa que tanto os navios de passageiros como os de carga têm de se preparar para atenuar os riscos de segurança do transporte a bordo deste tipo de veículos.

Novos desenvolvimentos: segurança e digitalização

A emissão de certificados eletrónicos de navios (e-certificados) tem potencial para gerar ganhos de eficiência significativos. Neste caso, os inspetores passariam menos tempo a verificar os documentos a bordo, permitindo-lhes assim concentrar-se no estado do navio.

O aumento da utilização de sistemas a bordo de navios que dependem da digitalização, integração e automatização tem um risco cibernético associado que pode afetar a segurança do navio e dos que se encontram a bordo. Em geral, a cibersegurança aborda a proteção dos serviços digitais contra ataques intencionais. No entanto, existem ameaças aos serviços digitais a bordo dos navios que resultam de ações não intencionais e benignas, que podem afetar a sua segurança global. Exemplos disso podem incluir uma falha durante a manutenção e a (falta de) atualização do software. Embora agora seja obrigatório incluir os riscos cibernéticos no Sistema de Gestão da Segurança do navio, a aplicação e a auditoria de medidas destinadas a fazer face a esses riscos a bordo pode constituir um desafio para a indústria e para as administrações nacionais.

Novos desenvolvimentos: segurança e autonomia

A automatização está a ganhar espaço no mundo marítimo, trazendo consigo diferentes níveis de autonomia dos navios. Os navios autónomos não só oferecem novas oportunidades para a indústria, como também colocam desafios (por exemplo, dispor de sistemas de decisão para substituir a tomada de decisão crítica da tripulação no sentido de evitar colisões, reagir e evitar condições meteorológicas adversas, fazer face aos riscos de cibersegurança, etc.). A ausência de um quadro legislativo adequado

(terminologia, responsabilidade, normas, etc.) pode, por enquanto, dificultar o aumento da automatização a bordo dos navios. No entanto, espera-se que o processo de automatização seja gradual; é provável que, durante os primeiros anos de exploração, navios controlados à distância e altamente autónomos naveguem nas mesmas rotas e façam escala nos mesmos portos que os navios tripulados de modo tradicional. Poderão surgir desafios difíceis de antecipar em termos de vistorias, manobras no mar e nos portos, controlo do tráfego híbrido e qualificações e competências das pessoas a bordo e em terra, entre outros.

Conclusões

Globalmente, pode concluir-se que a UE desenvolveu um sistema sólido de segurança marítima. Temos à nossa frente muitos desafios, mas uma coisa é certa: diminuir os nossos esforços de segurança não pode ser uma opção. Pelo contrário, para evitar o regresso à era do transporte marítimo com navios que não cumpriam as normas e que se traduziu em acidentes como o do Erika ou do Prestige, a UE deve continuar a investir e a reforçar o seu quadro de segurança marítima.

Como primeiro nível de defesa, o Estado de bandeira desempenha um papel central. No entanto, a maior parte do trabalho de vistoria tem sido delegado em organizações reconhecidas e, por conseguinte, é essencial garantir um acompanhamento e supervisão adequados a nível da UE. O desempenho do segundo nível, o PSC, é notável, e os seus resultados podem ser facilmente analisados através da plataforma de informação THETIS.

Do ponto de vista da indústria, a frota dos Estados-Membros da UE continua a crescer, embora a um ritmo mais lento do que o mundial, e a indústria de equipamentos marítimos da UE é líder mundial. Por outro lado, os estaleiros navais da UE continuam a perder quota de mercado (atualmente apenas detêm 3 % da arqueação bruta mundial) em relação à Ásia.

Em termos de perfil etário, a idade média da frota da UE é semelhante à da frota mundial. A categoria mais antiga é a frota de passageiros, com uma idade média de 28 anos, enquanto os navios graneleiros e os navios de transporte de gás têm apenas 10 anos, em média.

Os marítimos qualificados são essenciais para garantir a segurança das operações dos navios e são vitais para o futuro do setor marítimo. No entanto, o perfil etário dos marítimos está a aumentar, e o recrutamento e a retenção dos que trabalham a bordo dos navios continuam a ser um desafio para o futuro. Ao mesmo tempo, as inspeções de controlo pelo Estado do porto (PSC) mostram que cerca de 25 % de todas as deficiências detetadas estão relacionadas com o elemento humano.

No que se refere à segurança dos navios, o número de acidentes está a mostrar uma tendência estável, com uma diminuição significativa em 2020, muito provavelmente devido ao impacto da COVID-19 no tráfego marítimo. A vulnerabilidade dos navios de pesca, dos grandes navios de passageiros e os incêndios nos navios ro-ro de passageiros e nos navios de contentores é um dos maiores desafios que continuaremos a enfrentar.

Os esforços para alcançar os objetivos de emissões no âmbito do Pacto Ecológico Europeu devem ser acompanhados de esforços para manter os navios seguros, especialmente tendo em conta que a utilização de novos combustíveis (GNL, hidrogénio, GPL, metanol, amoníaco e biocombustíveis) e tecnologias elétricas (baterias e células de combustível) tem riscos de segurança associados.

A digitalização tem potencial para gerar novas eficiências, sendo os certificados eletrónicos para navios e as etiquetas eletrónicas para equipamento marítimo dois possíveis benefícios futuros. É certo que o aumento da automatização também trará benefícios em termos de maiores oportunidades para o setor marítimo. No entanto, a automatização pode também gerar um novo conjunto de desafios em matéria de segurança, bem como necessidades de formação e qualificações (da tripulação) atualizadas.

Em suma, nos próximos anos assistiremos a muitos desenvolvimentos que afetarão a segurança marítima da UE. A EMSA continuará a apoiar a Comissão Europeia, os Estados-Membros, a indústria e outras partes interessadas no reforço da segurança nas próximas décadas, à semelhança do que se verificou nos seus primeiros vinte anos de existência.



Entrar em contacto com a UE

Pessoalmente

Em toda a União Europeia existem centenas de centros de informação Europe Direct. Pode encontrar o endereço do centro mais próximo em:

https://european-union.europa.eu/contact-eu_en.

Por telefone ou e-mail

O Europe Direct é um serviço que responde às suas perguntas sobre a União Europeia. Pode contactar este serviço:

- através de um número gratuito: 00 800 6 7 8 9 10 11 (alguns operadores podem cobrar taxas por essas chamadas)
- com o seguinte número normalizado: +32 22999696
- por correio eletrónico: https://europa.eu/european-union/contact_en.

Encontrar informação sobre a UE

Na internet

Está disponível informação sobre a União Europeia, em todas as línguas oficiais da UE, no sítio Web Europa: <https://europa.eu> Publicações da UE Pode descarregar ou encomendar publicações da UE, gratuitas e com custos, em: <https://op.europa.eu/publications> Várias cópias de publicações gratuitas podem ser obtidas contactando o Europe Direct ou o seu centro de informação local (consulte https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

Legislação da UE e documentação conexa

Para aceder a informação jurídica da UE, incluindo a legislação da UE desde 1952 em todas as versões linguísticas oficiais, consultar EUR-Lex em: <http://eur-lex.europa.eu>.

Dados abertos da UE

Portal de Dados Abertos da UE (<http://data.europa.eu/euodp>) permite o acesso a conjuntos de dados da UE. Os dados podem ser descarregados e reutilizados gratuitamente, tanto para fins comerciais como não comerciais.



SOBRE A AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA.

A Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) é uma das agências descentralizadas da União Europeia. A missão da Agência, sediada em Lisboa, Portugal, é garantir um elevado nível de segurança e proteção marítima, prevenção e resposta à poluição por navios, bem como resposta à poluição marinha por instalações petrolíferas e de gás. O objetivo geral é promover um setor marítimo seguro, limpo e economicamente viável na UE.

Contacte-nos para mais informações

Agência Europeia da Segurança Marítima

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)